

UNIVERSIDAD DEL ACONCAGUA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y JURÍDICAS
CONTADOR PÚBLICO NACIONAL

ALUMNO: FORTES, JUAN MANUEL

AÑO DE CURSADO: 2010

DIRECTOR DE TESIS: LIC. MARIO M.
LOPEZ

TEMA: SUBSIDIO AL TRANSPORTE
PUBLICO EN MENDOZA

MENDOZA, 26 DE MARZO DE 2013

SUBSIDIO AL TRANSPORTE PÚBLICO EN MENDOZA

Índice

1.Introducción	4
2.Estructura	5
a. ¿Que se espera para el 2013?	6
3.El subsidio y el precio del pasaje	7
4.El subsidio y el sueldo de los choferes	9
5.Sistema de pago	11
a. Tarjeta SUBE	11
6. Proyectos de mejoras	13
a. Sistema troncalizado	13
b. GPS y GPRS	13
c. Cámaras de seguridad	14
7.Conclusión	16
8.Bibliografía	18
9.Anexos	19
a. Empresas concesionarias	19
b. <i>El transporte en números</i>	20
c. Ley 7.200	22

1. Introducción

El tema elegido es subsidio al transporte público en Mendoza, tema que hoy en día ha tomado gran relevancia social. A menudo se ven aumentos en los pasajes de colectivo, quejas de los usuarios por la calidad del servicio, pedidos de aumentos salariales por parte de los choferes etc. Incluso he debido modificar el trabajo por los constantes cambios ocurridos sobre el tema. ¿Pero qué se esconde detrás de todo esto? El objetivo buscado es tratar de entender un poco la estructura del sistema de subsidios, dando respuestas a preguntas tales como:

¿Cómo se financia el sistema de transporte público?

¿Cuánto es lo que gasta el estado en subsidios?

¿En base a que reciben los subsidios las empresas prestadoras del servicio?

¿Es eficiente este?

¿A dónde va a parar el dinero dado por el estado?

¿Existe otra solución?

Se plantea como hipótesis si la erogación que realiza el estado en estos subsidios es eficiente o se podría mejorar. Si el aumento del gasto realizado es proporcional al aumento de la calidad del servicio y bienestar de los usuarios. O bien si se podría aplicar ese dinero en otros ámbitos, tales como la educación, salud etc...

2. Estructura

Empecemos por conocer como es la estructura; como se financian; como subsisten las empresas de transporte público en el gran Mendoza.

Primero veamos en base a que se subsidian a las empresas prestadoras del servicio. Estas, cobran por cada kilómetro que recorren sus unidades y no por boleto. Cada empresa de transporte recibe un valor diferente de acuerdo al volumen de su flota y al número de integrantes de su personal. Todas tienen garantizada una rentabilidad del 10% prevista en el acuerdo que firmó Autam -la cámara empresaria- con el gobierno de Julio Cobos en 2005 y que tiene vigencia hasta 2015.

Este sistema de subsidios no fue compartido por el actual gobierno, "Francisco Pérez" y su ministro de Hacienda, Marcelo Costa, quienes se mostraron muy críticos con el sistema de pago por kilómetro recorrido. Lo consideraron "hecho a medida del sector empresario" y cuestionaron "la utilidad asegurada que hace desaparecer el riesgo empresario". Sin embargo el presupuesto aprobado para 2012 contempla la adhesión a los artículos 8, 9 y 10 de la Ley Nacional de Emergencia Pública que autoriza a revisar y rescindir con respaldo legal contratos de servicios públicos con privados e instituciones intermedias sin la necesidad de esperar a su vencimiento. El Gobernador hizo uso de esta herramienta en el contrato de concesión de la Terminal de Ómnibus pero -finalmente- decidió **no avanzar** sobre el sistema de transporte.

Una vez sabido esto, veamos ahora la parte cuantitativa. ¿Cuánto es lo que reciben en forma de subsidios? Para esto es necesario saber que el sistema de transporte mendocino se sostiene en tres patas: un subsidio nacional; otro provincial y la recaudación que se obtiene cuando cada persona paga su boleto de colectivo. Los subsidios, entre nacionales y provinciales, suman **un 80%** y sólo un 20% aporta la recaudación. El sistema de transporte necesitó en 2012 alrededor de \$1.000 millones para funcionar. De ese total, casi \$500 millones fueron aportados por el Estado nacional, \$300 millones por la Provincia a través del Fondo y el resto, unos \$200 millones, de la recaudación del cobro del pasaje.

En 2005, cuando el sistema comenzó a funcionar, la situación era inversa: 70% provenía del boleto y el resto, de aportes provinciales y nacionales. Desde entonces se ve un gran crecimiento en las cifras de los subsidios; en 2006, primer año del pago por kilómetro recorrido, el subsidio provincial fue de 35 millones de pesos. Un año después creció a 55 millones; en 2008 alcanzó los 68 millones de pesos; en 2009 llegó a 90; el año siguiente a 120 millones; en 2011 subió a 220 millones; en 2012 fue de 300 millones y para 2013 se prevén, como mínimo, 369 millones de pesos. Así se observa que los subsidios estatales provinciales (lo que se conoce como Fondo Compensador que se financia en la Ley de Presupuesto) crecieron casi 800% y pasaron de \$35 millones en 2006 a los \$300 millones gastados en 2012.

Vemos que lo que comenzó en 2006 como un fondo que funcionaría a modo de “colchón” para financiar el transporte público en Mendoza terminó siendo uno de los verdaderos sustentos del sistema.

a. ¿Qué se espera para el 2013?

En 2013 el gobierno ya tiene en carpeta aumentar en 60 millones el subsidio provincial al transporte público ya que La Secretaría de Transporte pidió llevar a 360 millones el monto del Fondo Compensador. Esto significa que el Estado provincial prevé aportar más de un millón de pesos diario al funcionamiento del sistema de transporte público de pasajeros de la provincia durante el 2013. El incremento de \$60 millones, sin embargo, podría modificarse porque está sujeto a variables. El monto final de aportes que la Provincia hará al transporte dependerá del número de subsidios nacionales que llegarán a Mendoza para este rubro y de los acuerdos paritarios que alcance la UTA, y que terminarán repercutiendo en los sueldos de los choferes mendocinos.

La cifra es un 60% superior al monto de subsidio provincial aprobado en el Presupuesto 2012 (231 millones de pesos) y un 23% mayor a lo que realmente el Estado terminó aportando a fin de año (300 millones ejecutados).

3. El subsidio y el Precio del pasaje

A la mayoría de las personas lo que más le importa o preocupa, no es el subsidio que reciben las empresas de transporte sino la calidad del servicio y sobre todo el precio del pasaje, debido a la frecuencia con que se usa este medio de transporte.

Ahora nos ocuparemos del costo de viajar en transporte público. Esta variable cambió a medida que los sucesivos gobiernos (Julio Cobos, Celso Jaque y Francisco Pérez) fueron aumentando los aportes del Presupuesto provincial para sostener el precio de la tarifa.

Cuando el sistema arrancó, en el último mes de 2005, el boleto mínimo era de \$0,70 y Cobos anunció un subsidio de \$10 millones para 2006. La tarifa se tocó recién en marzo de ese año (pasó a \$0,90) y se terminaron gastando \$35 millones.

Entre enero de 2007 y febrero de 2009, el boleto acumuló un aumento de 49% en dos veces (pasó primero a \$1,10 y luego a \$1,40), sostenido por los aportes estatales provinciales. En 2007, el Fondo Compensador ya era de \$55 millones y dos años después llegaba a los \$100 millones.

En 2010 y 2011, cuando la tarifa se mantuvo congelada, los subsidios aumentaron de manera sostenida: pasaron de \$120 millones en 2010 a los \$220 millones en el último año de la gestión de Jaque.

A mediados del 2012 el precio del boleto mínimo aumentó en Mendoza un 50%, llegando a \$2,10, llegando a fines del 2012 a \$2.50. Para el Gobierno el aumento era "necesario" debido a que no se actualizaban los precios desde el 2009. Según los funcionarios, esta situación había hecho "insostenible" para el Estado subsidiar el transporte público. Este aumento también se justificó en torno al déficit del sector y se respaldó la decisión al expresar que Mendoza continuaba teniendo una de las tarifas más bajas del país.

En 2013 se analizan más subas debido a que el Gobierno provincial no quiere que el precio del boleto de micros se inmovilice., Por tal motivo, las autoridades de

Transporte analizarán una posible suba en la tarifa para este año. Así lo explicó el titular del área, Diego Martínez Palau "Un posible aumento no se descarta; lo que no queremos es que el boleto se congele y se lo aumente cada tres años, porque eso lleva a un incremento que, a largo plazo, termina afectando realmente el bolsillo del usuario". La actual gestión sabe que, igualmente, esto significaría un nuevo golpe para los pasajeros, aunque de menor impacto, por lo que buscan mejorar la prestación y la calidad del servicio, como una forma de justificar la suba que ya se viene dando del 2012.

4. El subsidio y sueldos de choferes

Otro tema de relevancia social es el sueldo que perciben los choferes del sistema de transporte provincial. Últimamente se han observado constantes quejas, paros y demás por parte de estos, en pedido de aumentos. Y del otro lado las personas que piensan que son muy elevados estos sueldos en comparación a lo que cobra un médico, profesor u otra profesión. Ahora bien, del sueldo que estos perciben ¿cuánto es pagado por las empresas prestadoras del servicio y cuánto por subsidios?

El sistema de transporte provincial cuenta con 3.500 choferes, que si bien no son empleados estatales, en la práctica es como si lo fueran. Los subsidios absorben en cierta el pago de estos.

De cada 100 pesos que la Nación envió en el primer semestre del 2012 para subsidiar el servicio de transporte público de pasajeros en Mendoza, 68 fueron a parar al bolsillo de los choferes. De esta manera, nuestra provincia ocupa el segundo lugar del ranking entre aquellas que destinan un mayor porcentaje de los fondos nacionales al rubro "Personal".

De enero a junio, de 2012 el Estado **Nacional** giró para las líneas de colectivos de la provincia unos 216,3 millones de pesos. A nivel nacional, el porcentaje de subsidios que va a parar a los salarios de los choferes es del **57%**.

En el mismo periodo, el Estado Nacional giró en concepto de subsidios para las líneas de colectivos de todo el país unos 7.758,8 millones de pesos. El 57% de ese monto se lo llevó el ítem "Personal", que en otras palabras significa sueldos para los trabajadores de las empresas de transporte. Poco más del 20% fue para abonar el combustible y el **12,7% para la renovación y mantenimiento de unidades**.

En Mendoza la situación es sustancialmente diferente. Los salarios se llevaron el **68,13%** de los 216,3 millones de pesos que conforman la millonaria torta de subsidios nacionales. Además, casi el 28% de ese monto fue para pagar el

combustible. En cambio, sólo el **1,5%** se destinó a la renovación y el **0,8%** al mantenimiento de las unidades.

Solamente San Juan destinó un porcentaje mayor de los subsidios nacionales a los salarios. La provincia comandada por José Luis Gioja derivó el 68,30% de los fondos que le envió el Ministerio del Interior y Transporte (77,1 millones) al pago de sueldos.

Entre las provincias "grandes", Buenos Aires recibió 2.558 millones de pesos en subsidios y el 54,7% fue para salarios; a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ingresaron subsidios de la Nación por 603,9 millones (54% para Personal); a Santa Fe fueron 309 millones (65% para sueldos); y Córdoba fue subsidiada con 384,8 millones (63,6% para salarios).

5. Sistema de pago

El actual sistema prepago de los colectivos del Gran Mendoza que transportan a medio millón de personas por días, se llama **Red Bus** y comenzó a funcionar en el 2006 y desde entonces se convirtió en un verdadero dolor de cabeza para los sucesivos gobernadores.

En la provincia saben que con un sistema tan deficiente ya no hay margen para otro aumento de tarifas. Sólo en el último año se ajustaron dos veces: primero de 1,40 a 2,10 y después de 2,10 a 2,50.

Uno de los problemas más graves es que, por el esquema financiero de Red Bus, el comerciante que da el servicio de carga virtual gana apenas centavos, por lo que son escasos los puntos de recarga para una población de 1,5 millones de personas en el Gran Mendoza. Asimismo, las fallas en el saldo de los negocios suelen ser un problema usual.

La parte positiva puede ser la de que el sistema contempla precios preferenciales (descuento) a los usuarios por medio de "abonos", disponible para aquellos pasajeros frecuentes y para estudiantes (tanto de nivel primario, secundario y universitario), aunque dicho saldo posee vencimiento y además existe un monto máximo de saldo permitido para recargar -equivalente a un límite de viajes y ajustado a las diversas categorías de usuario-.

En Enero de 2013 comenzó a funcionar el sistema de **transbordo** para todos los servicios de transporte público, siendo la única provincia en la Argentina en tener ese servicio. Cuando se abordan 2 colectivos (troles o metrotranvia) en un lapso de 90 minutos, solo se paga un solo boleto, con el valor correspondiente al trayecto más largo.

a.Tarjeta SUBE

Nosotros seremos una de las primeras provincias en aplicar la tarjeta SUBE, el sistema prepago que ya funciona en Buenos Aires y que todo el interior está invitado

a “adherir” para que se implemente en los micros. Pero esa adhesión lleva implícita una trampa: el que no se suba a la SUBE se quedará **sin subsidios**. Y eso implicará, por caso, que en Mendoza el boleto mínimo **costará \$5 pesos**. Será Cristina Kirchner la que diga qué sectores de la sociedad seguirán subsidiados y cuáles no, con lo cual nuestro gobernador dependerá de ella para que el precio del boleto no sea escandaloso antes de fin de año.

Una cuestión que analizan en el Gobierno mendocino es lo innecesario de perturbar ahora a los empresarios, teniendo en cuenta que la SUBE vendría acompañada con cambios en el sistema de subsidios. Hoy, y desde que Cobos modificó el sistema en 2006, el Estado mendocino le paga a las empresas de colectivos, como ya vimos, por kilómetro recorrido, que supuestamente controla la compañía que gestiona Red Bus. Así, no hay ningún tipo de competencia entre las empresas, porque no ganan según si llevan más o menos pasajeros, sino por los kilómetros que hacen por día.

Es importante destacar que el eje del sistema SUBE es el de subsidiar a los usuarios y no a las empresas.

6. Proyectos de mejora

Para el 2013 el gobierno tiene pensadas algunas medidas para mejorar el actual sistema de transporte entre las que podemos mencionar:

a. Sistema troncalizado

En la cabeza de Pérez y de la Secretaría de Transporte ya está el diseño de un sistema troncalizado, que cambiará de raíz el transporte tal como hoy se lo conoce, a partir de 2015. El diseño establece dos recorridos centrales (norte-sur y este-oeste) que se prestará con micros de gran envergadura, similares a algunos que ya están circulando por las calles del Gran Mendoza. En este punto es fundamental también el Metrotranvía.

El Gobierno deberá diseñar sí o sí un nuevo sistema, ya que la actual concesión vence en diciembre de 2015, aunque todavía todo no pasa de un sueño al que le resta mucho recorrido para cristalizarse. Transporte obtuvo un subsidio de U\$S250.000, proveniente de la Corporación Andina de Fomento (CAF), para realizar los estudios técnicos y diseñar el proyecto del nuevo sistema.

b. GPS Y GPRS

Todo indica que el transporte de pasajeros será testigo de algunas modificaciones que buscarán posicionar al transporte local a la par de otras provincias, como Santa Fe, donde ya se ha aplicado un sistema tecnológico similar al que se quiere implementar en Mendoza. Las novedades tomaron estado público a partir de la resolución N°4.875, la cual fue publicada en el Boletín Oficial difundido por el Gobierno provincial. Básicamente, se trata de una serie de innovaciones tecnológicas, entre las cuales se destaca la instalación de dispositivos GPS y GPRS en cada una de las unidades que prestan el servicio público urbano. En este sentido, el secretario de Transporte, Diego Martínez Palau, afirmó: "El nuevo sistema nos va a permitir acceder a la información del recorrido de cada una de las unidades en tiempo real". Además, argumentó la medida al destacar: "De otra manera,

necesitaríamos 8 mil inspectores para controlar la actividad; a partir de ahora podremos realizar la misma tarea con 4 o 5 personas que trabajen desde una central".

Por lo tanto, con las nuevas medidas, las autoridades podrán obtener información online sobre la ubicación, pasajeros transportados, recorridos, frecuencias, horarios y desvíos que realicen cada una de las unidades del sector. "Una de las ventajas es que, a partir de la aplicación del sistema, se tendrá conocimiento sobre la cantidad de pasajeros que suben y abonan el boleto correspondiente", expresó el funcionario.

Por otra parte, otro de los aspectos que cambiará está relacionado al acceso a la información que tendrán los mendocinos. Según lo contemplado en la resolución emitida por el Ejecutivo, los pasajeros podrán consultar datos de interés a través de herramientas web, teléfonos celulares y/o carteles inteligentes, situación que podría disminuir varios problemas habituales de los pasajeros. No obstante, la aplicación de la nueva tecnología estará a cargo de los empresarios de cada línea de transporte y se producirá gradualmente. "La idea es mejorar el servicio, incrementar la calidad de las unidades y brindar mayor seguridad", explicó Martínez Palau, quien destacó que las firmas se han mostrado optimistas, de cara a la nueva situación que deberán afrontar.

c.Cámaras de seguridad

Tal como ocurre con relación a otros sectores, uno de los asuntos más reclamados tanto por los dueños de las empresas de transporte como por los choferes de las unidades y los usuarios, gira en torno a la inseguridad reinante. Con relación a esto, si bien son varios los ajustes que se han realizado para intentar disminuir la cantidad de hechos delictivos, lo cierto es que la situación continúa preocupando a las autoridades.

Por este motivo, desde el Ejecutivo se decidió avanzar en la instalación de cámaras de seguridad en cada una de las unidades que funcionan en Mendoza. Básicamente, el objetivo es controlar que cada uno de los recorridos se desarrolle normalmente e identificar a aquellas personas que cometan algún acto ilícito. "Con las cámaras vamos a poder brindar mayor seguridad a los pasajeros y a los choferes, algo que para nosotros es muy importante y se venía reclamando

bastante", indicó Martínez Palau. Además, el propio funcionario explicó que la medida también será relevante en torno a los juicios civiles que actualmente deben enfrentar varias empresas del sector. "El objetivo es que ahora vamos a poder aportar nuevas pruebas en los procesos judiciales", afirmó.

7. Conclusión

Luego de haber investigado sobre el tema; de conocer cuáles son los números de este y el destino de los subsidios, podemos llegar a algunas conclusiones.

Primero y principal, podemos ver que las empresas que prestan el servicio no podrían subsistir sin subsidios (están 80% subsidiadas), por lo que este es importante. Ahora bien, por lo que pudimos observar el gasto realizado, tanto por el estado nacional como provincial, es enorme y no solo podemos discrepar con esos montos diciendo que podrían ir a parar a rubros más importantes (considero que el de transporte también lo es, pero en menos escala) como la educación, salud etc.; sino que este gasto (o inversión) no se ve acompañado de un bienestar para los usuarios, sino que las únicas beneficiadas son las empresas. En un sistema que funciona correctamente no se podría tolerar que solo un 0.8% de los subsidios recibidos, vayan a parar al mantenimiento de unidades, que es en definitiva lo que le llega al usuario. Pero podemos ver la razón de esto. Los subsidios se obtienen por kilómetros recorridos, ¿por qué las empresas se van a preocupar en mejorar sus unidades, su servicio si solo lo que tienen que hacer es gastar kilómetros?..... La solución sería subsidiar por pasajeros recogidos, esta es la idea del nuevo sistema de la tarjeta SUBE, ya que entonces sí, las empresas se preocuparían más por mejorar su servicio, mantener las unidades y así poder captar mayores pasajeros. De este modo ese subsidio llegaría de manera indirecta al ciudadano ¿no es esa la idea?

Veamos otro tema por lo que es importante que este sistema funcione correctamente. Como se puede observar el microcentro de la ciudad se ha desbordado de vehículos. Con un sistema de transporte público que funcione adecuadamente se podrían remplazar, en mayor medida, los vehículos particulares, los cuales generan congestiones y contaminación. El transporte público además de permitir el desplazamiento de personas que no tienen auto, sirve para aquellas que teniéndolo, a veces no lo usan por los atascos o las dificultades de estacionar y

prefieren (al menos en algunas ocasiones) el transporte público. De este modo podríamos verlo como una externalidad positiva, disminuye la contaminación (menos cantidad de contaminantes por pasajeros transportados) y se disminuye la congestión del tránsito, de ahí la importancia de un sistema de subsidio eficiente.

Como usuario de este medio opino que el servicio no es del todo malo. Las unidades son, dentro de todo, modernas y las frecuencias, si bien no son óptimas tampoco son algo que merezca un rechazo total. ¿Se puede mejorar? Claro que sí, tratando de poner el dinero donde realmente hace falta, como vimos en el punto 6, hay proyectos de mejoras, solo falta que se apliquen.

8. Bibliografía

- <http://www.diarioelsol.com>, 26 de Julio de 2012
- <http://www.diariouno.com.ar>, 28 de Octubre de 2012
- <http://www.losandes.com.ar>, 06 de Diciembre de 2012
- Ley 7200

9. ANEXOS

A. Empresas concesionarias

- Empresa "El Trapiche S.A."
- "Empresa Provincial de Transporte de Mendoza" o "*EPTM*".
- Empresa "Presidente Alvear S.A."
- Empresa "Autotores Los Andes S.A."*
- Empresa "Transporte de Pasajeros General Roca S.R.L."
- Empresa "Transportes El Plumerillo S.A."
- Empresa "El Cacique S.A."

Líneas

- Grupo 1: Empresa "El Trapiche S.A."
 - Líneas 11-19
 - Líneas 204, 212
- Grupo 2: "Empresa Provincial de Transporte de Mendoza"
 - Líneas 21 (A,B), 22 (A,B,C,D,E), 23 (A,B,C), 23 (A,B,C), 24 (A,B), 25 (A,B), 26 (A,B,C), 27 (A,B), 28 (A,B), 29 A
- Grupo 3: Empresas "Presidente Alvear S.A.", "Autotores Los Andes S.A.", "Transporte de Pasajeros General Roca S.R.L."
 - Líneas 31, 32, 33, 34 (A,B)
 - Líneas 111 (A,B,C), 112 (A,B,C,D,E,F,G,H,I,J), 113, 114, 115, 116
- Grupo 4: Empresas "El Trapiche S.R.L.", "Autotores Los Andes S.A."
 - Líneas 41 (A,B), 42, 43, 44, 45 (A,B,C), 46
 - Líneas 81 (A,B), 82 (A,B), 83 (A,B), 84 (A,B), 86 (A,B), 87 (A,B,C,E), 88
- Grupo 5: Empresa "Transporte de Pasajeros General Roca S.R.L."
 - Líneas 51 (A,B,C), 52 (A,B,C,D,E,F,G), 53 (A,B,C,D,E,F), 54 (A,B,C,D,E), 55 (A,B,C,D,E,F), 56 (A,B)
 - Líneas 71 (A,B), 72 (A,B,C,D), "73-74" (A,B), 74 (A,B), 75, 76 (A,B)
- Grupo 6: Empresa "Transportes El Plumerillo S.A."

- Líneas 61 (A,B), 62 (A,B,C,D,E,F), 63 (A,B,C,D,E,F,G,H), 64, 65 (A,B), 66 (A,B), 67 (A,B), 68 (A,B,C,D)
- Líneas 131 (A,B,C,D,E,F,G,H), 132, 133 (A,B,C,D,E,F,G,H,I,J,K),
- Grupo 7: Empresa "El Cacique S.A."
 - Líneas 91 (A,B,C,D,E,F), 92 (A,B,C,D,E), 93 (A,B), 94 (A,B,C), 95
 - Líneas 121, 122, 123, 124 (A,B), 125 (A,B),
- Grupo 8: Empresa "El Cacique S.A."
 - Líneas 101 (A,B), 102 (A,B), 103 (A,B), 104 (A,B),
- Grupo 9: Empresa "El Cacique S.A."
 - Líneas 151 (A,B), 152,
 - Líneas 161 (A,B), 152 (A,B,C,D,E,F), 163 (A,B), 165, 166 (B,C,D)

Trolebuses

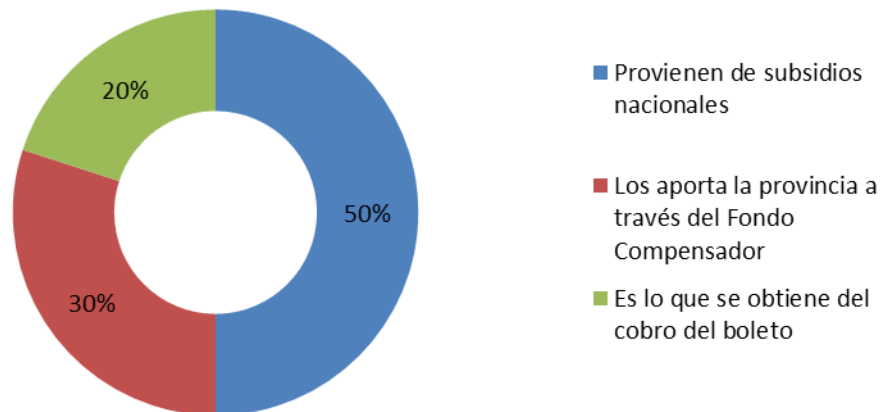
El servicio de trolebuses es prestado por una empresa estatal "*Empresa Provincial de Transporte de Mendoza*" también conocida como "EPTM", por medio de unidades alemanas de finales de los años 1970, que reemplazaron parcialmente a los trolebuses rusos "Uritzky" adquiridos en 1984 y a los antiguos coches japoneses "Toshiba" de finales de los años 1950. Y cuyo tendido eléctrico es aéreo por catenaria.

Durante diciembre de 2008 comenzaron a llegar a la ciudad una flota de 80 trolebuses usados y una gran variedad de repuestos provenientes de la ciudad de Vancouver, Canadá para agregarse a la flota actual (60 coches), permitir la mejora del servicio de la EPTM y la extensión de nuevas líneas en las que actualmente se presta servicio con colectivos.

B. EL TRANSPORTE EN NUMEROS

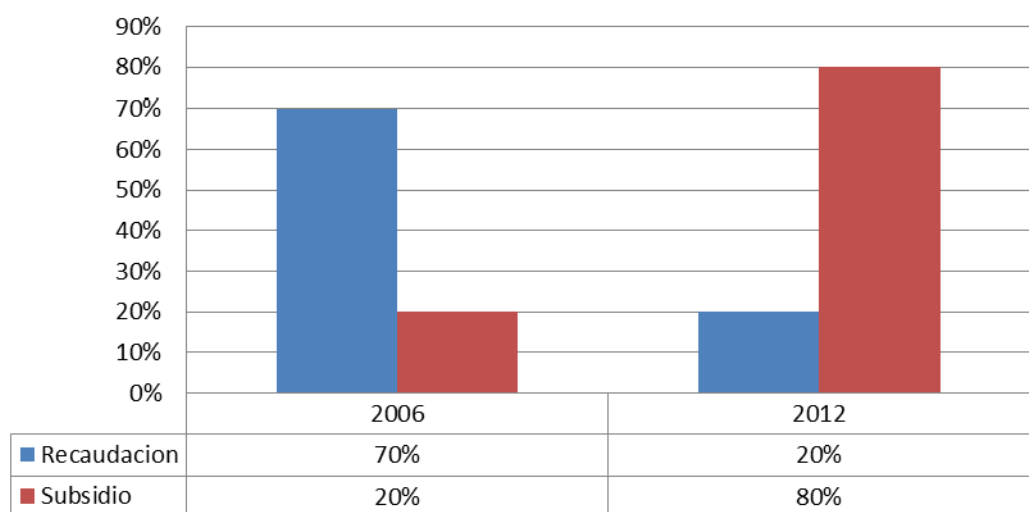
- **\$1.000 millones** es el costo aproximado del sistema de transporte de Mendoza en 2012

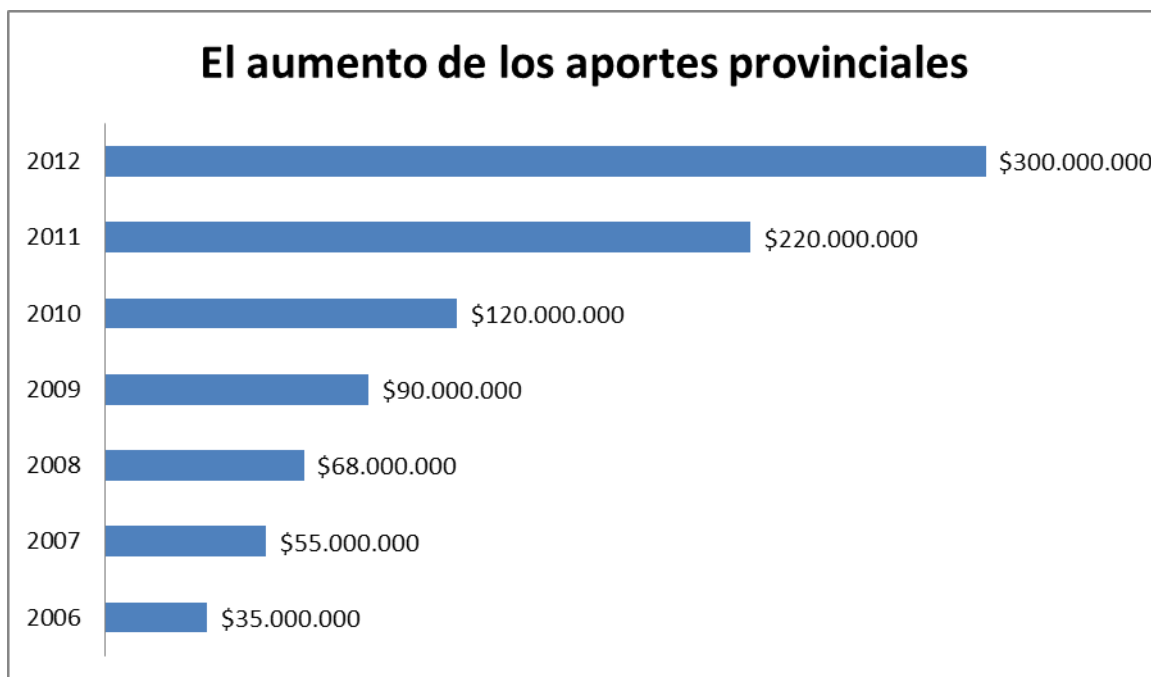
Como se financia el sistema



- El sistema fue diseñado para que los aportes estatales sirvan de colchón, hoy lo son casi todo para el transporte.

El cambio en la variable





C.LEY 7200

Artículo 11º -

Créase el Fondo Compensador de Contingencias del Transporte Público, con el objeto de equilibrar económicamente el sistema cuando éste así lo requiera, garantizar la normal prestación del servicio en situaciones de emergencia y subsidiar la demanda a través de la tarifa o de otros instrumentos que impliquen en forma directa o indirecta una rebaja de los costos del sistema para los usuarios y una mejora sustancial del servicio. Dicho Fondo se constituirá con:

- a) Una partida presupuestaria de importe equivalente a la suma de Impuesto al Automotor, Ingresos Brutos e Inmobiliario, que les corresponda abonar a las empresas concesionarias del Servicio del Transporte Público de Pasajeros Urbano y Conurbano.
- b) Los montos correspondientes a la venta de unidades adquiridas por el Estado.
- c) Todo otro concepto destinado específicamente para la atención del servicio y mejoramiento del Sistema del Transporte Público Colectivo de Pasajeros